

## Les réglementations du taxi au Canada

Benoît Papillon

Volume 57, numéro 3, juillet–septembre 1981

21<sup>e</sup> Congrès annuel de la Société Canadienne de Science économique

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/600994ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/600994ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Papillon, B. (1981). Compte rendu de [Les réglementations du taxi au Canada]. *L'Actualité économique*, 57(3), 423–424. <https://doi.org/10.7202/600994ar>

## RÉSUMÉS DE COMMUNICATIONS

### *Les réglementations du taxi au Canada*

Benoît PAPILLON, Conseil économique du Canada

Dans un premier temps l'auteur décrit le cadre juridique dans lequel s'inscrit la réglementation du taxi au Canada et étudie en détail le contenu de 47 réglementations canadiennes du taxi. Ces dernières comprenant celles d'au moins une ville — la plus importante — par province ou territoire, le règlement 6 québécois, la réglementation

provinciale en vigueur à Winnipeg et les réglementations de toutes les villes canadiennes restantes de plus de 50,000 habitants, à quelques exceptions près. Cette première étape se termine par un bref survol historique de l'origine de la réglementation et une classification des justifications et des objectifs de cette dernière ; on y apprend, par exemple, que les règlements interdisant l'usage public collectif des taxis remontent au début du siècle, quant aux règlements limitant le nombre de taxis, il semble remonter pour la plupart aux années 1930.

Dans un deuxième temps, l'auteur analyse les caractéristiques du transport par taxi : nature de la demande et types de clientèle, organisation et fonctionnement de l'industrie, coût du transport par taxi. Cette deuxième partie se termine par une discussion de la dynamique du marché et de ses contrôles par la réglementation. Il ressort de cette analyse des caractéristiques du transport par taxi que la concurrence constitue naturellement la composante principale du mode d'organisation de la production dans cette industrie, le rôle résiduel de la réglementation étant déterminé par l'importance des coûts d'information.

Dans un troisième temps, l'efficacité de la réglementation est analysée, premièrement en regard des objectifs poursuivis et deuxièmement en regard de l'allocation des ressources. Du point de vue du bien-être de la clientèle et du maintien de l'ordre, une réglementation seulement de la conduite de véhicules-taxis peut être efficace dans certains cas. Quant aux objectifs d'équité, compte tenu de ses effets, une limitation du nombre de taxis peut difficilement être justifiée par de tels objectifs. Pour traiter de l'effet de la réglementation sur l'allocation des ressources, l'auteur estime la perte annuelle de bien-être résultant des formes particulièrement restrictives de réglementation pour neuf grandes villes canadiennes. Par la suite l'auteur entreprend une discussion du rôle du taxi dans les transports urbains.

Contrairement à ce qui a été souvent pris pour acquis jusqu'à maintenant, les transports en commun ne sont pas un mode de transport substitut à l'automobile privée. Il n'y a que le taxi, parce qu'il constitue un mode de transport public sans parcours ni horaire établi et pouvant offrir un service de porte à porte, qui puisse se substituer à l'automobile privée. Il semble bien qu'une utilisation plus efficace de l'ensemble des modes de transport passe par l'avènement d'un service de taxi combiné individuel et collectif.

Finalement, l'auteur conclut qu'une réglementation beaucoup plus discrète que les réglementations actuelles est souhaitable et dans aucun cas la limitation du nombre de taxis ou l'interdiction d'un usage public collectif des taxis ne sont justifiées.